

Informe técnico **S-43/2013**

Hundimiento de la embarcación de pesca PLAYA DE ESTORDE, tras colisionar contra la escollera del puerto de Laxe (A Coruña), el 10 de septiembre de 2013.

ADVERTENCIA

Este informe ha sido elaborado por la Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos, CIAIM, regulada por el artículo 265 del texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, y por el Real Decreto 800/2011, de 10 de junio. Sus funciones son:

1. Realizar las investigaciones e informes técnicos de todos los accidentes marítimos muy graves, para determinar las causas técnicas que los produjeron y formular recomendaciones al objeto de tomar las medidas necesarias para evitarlos en el futuro.

2. Realizar la investigación técnica de los accidentes graves y de los incidentes marítimos cuando se puedan obtener enseñanzas para la seguridad marítima y prevención de la contaminación marina procedente de buques, y elaborar informes técnicos y recomendaciones sobre los mismos.

De acuerdo con el Real Decreto 800/2011, las investigaciones no perseguirán la determinación de responsabilidad, ni la atribución de culpa. No obstante, la CIAIM informará acerca de las causas del accidente o incidente marítimo aunque de sus resultados pueda inferirse determinada culpa o responsabilidad de personas físicas o jurídicas. La elaboración del informe técnico no prejuzgará en ningún caso la decisión que pueda recaer en vía judicial, no perseguirá la evaluación de responsabilidades, ni la determinación de culpabilidades.

La investigación recogida en este informe ha sido efectuada sin otro objeto fundamental que determinar las causas técnicas que pudieran haber producido los accidentes e incidentes marítimos y formular recomendaciones al objeto de mejorar la seguridad marítima y la prevención de la contaminación por los buques para reducir con ello el riesgo de accidentes marítimos futuros.

Por tanto, el uso de los resultados de la investigación con una finalidad distinta que la descrita queda condicionada, en todo caso, a las premisas anteriormente expresadas, por lo que no debe prejuzgar los resultados obtenidos de cualquier otro expediente que, en relación con el accidente o incidente, pueda ser incoado con arreglo a lo previsto en la legislación vigente.

El uso que se haga de este informe para cualquier propósito distinto al de la prevención de futuros accidentes puede derivar en conclusiones e interpretaciones erróneas.

Edita: Centro de Publicaciones
Secretaría General Técnica
Ministerio de Fomento ©

NIPO: 161-13-194-0

DESCRIPCIÓN DETALLADA

El relato de los acontecimientos se ha elaborado a partir de las declaraciones de los testigos y de otros documentos. Las horas referidas a lo largo del informe son locales.



Figura 1. Localización del accidente

Cronología de los hechos

El 9 de septiembre de 2013, poco antes de las 24:00 horas, la embarcación de pesca (E/P) PLAYA DE ESTORDE salió del puerto de Laxe con tres tripulantes a bordo, con destino al caladero habitual, situado a unas 3 millas, para realizar la pesca de nécoras con nasas.

Cuando finalizaron las tareas de pesca, se dirigieron nuevamente hacia el puerto de Laxe. La ruta suele durar una media hora a una velocidad promedio de unos 7,5 nudos.

Durante el viaje de vuelta, los marineros iban ocupados arranchando la zona de cubierta en popa.

Poco antes de las 01:45 horas del día 10 de septiembre, la embarcación se hallaba en las proximidades de la bocana del puerto de Laxe. Según el patrón la visibilidad era buena, la mar estaba en calma y no había viento. Dado que, desde la caseta de gobierno el campo de visión es reducido, el patrón salió al exterior con la intención de orientarse para entrar por la bocana del puerto.

Al salir el patrón por la única puerta que está situada en la banda de babor de la caseta de gobierno, se golpeó en la cabeza con el brazo del pescante utilizado para virar las nasas. El fuerte golpe provocó la pérdida de conocimiento del patrón durante unos segundos, que cayó sobre la cubierta de la embarcación.

Los marineros que se hallaban en cubierta a popa no percibieron nada extraño y continuaron con sus tareas. Mientras tanto, la embarcación seguía avanzando con el gobierno en modo manual y a una velocidad aproximada de unos 5 nudos.

Transcurridos unos instantes desde la caída del patrón sobre la cubierta, éste recobró el conocimiento y, al comprobar que se hallaba a punto de colisionar contra la escollera del dique de abrigo, trató de dar marcha atrás mediante un repetidor de los mandos de maniobra situado en el exterior de la caseta de gobierno pero no pudo evitar que la proa colisionara contra una de las piezas de escollera que conforman el manto de protección del dique de abrigo.

Después de colisionar, el patrón dio marcha atrás para alejarse de la escollera, observando que la embarcación comenzaba a hundirse por la proa. Las alarmas por alto nivel de agua en el compartimento del motor se activaron al poco tiempo y las dos bombas eléctricas de achique entraron en funcionamiento de manera automática.

El patrón, viendo que la embarcación se hundía rápidamente, dio avante toda poniendo rumbo hacia la playa de Laxe, con la intención de varar la embarcación en la arena y evitar su hundimiento. No obstante, al poco tiempo, el alto nivel de agua alcanzado originó el paro del motor y el pesquero comenzó a hundirse a unos 150 m de distancia del espigón del puerto.



El patrón, desde el interior de la caseta de gobierno y con el agua hasta la cintura, pulsó tan brevemente el botón de llamada selectiva digital (LSD) del equipo de radio, que su ejecución resultó insuficiente para activar el procedimiento de emergencia[1].

Los marineros, equipados con chaleco salvavidas, gritaban desde la popa de la embarcación pidiendo auxilio. Esto llamó la atención de unas personas que se hallaban pescando desde el espigón del puerto, siendo una de estas quien dio aviso a otra embarcación de pesca de nombre EL VILA, que en aquellos momentos navegaba en dirección a puerto.

Alertado el patrón de la E/P EL VILA, puso rumbo hacia la E/P PLAYA DE ESTORDE, abarloándose a ésta última y facilitando el trasbordo de su tripulación y el traslado de estos al puerto de Laxe. Una vez en puerto, el patrón del pesquero siniestrado tuvo que ser asistido por los servicios médicos, debido a la herida que presentaba en la frente.

A las 01:52 horas, el Centro de Coordinación de Salvamento de Finisterre, recibió alerta del servicio de Emergencias 112 sobre una embarcación de pesca hundiéndose a unos 100 m del muelle de Laxe.

A las 02:10 horas la lancha de salvamento (L/S) SALVAMAR ALTAÍR salía de su base, llegando a la zona del hundimiento a las 03:08 horas, donde recogió la balsa salvavidas, la radiobaliza y algunos enseres de la embarcación que se hallaban flotando. Igualmente se informó de la presencia de una mancha de gasoil en la zona. El pesquero llevaba en sus tanques 200 litros de aceite y 700 litros de gasoil. La Salvamar procedió a batir la mancha.

A las 12:25 horas, debido a la persistencia de la mancha de combustible, un equipo de buzos procedió a taponar las salidas de aceite y gasoil del pesquero.

A las 16:30 horas, la L/S SALVAMAR ALTAÍR procedió a extender una barrera absorbente anticontaminación alrededor de la zona del hundimiento, a la vez que quedaba balizado el pesquero hundido 6 metros de profundidad, en la posición 43º 13,26' N, 008º 59,90' W.

Al día siguiente, la E/P PLAYA DE ESTORDE fue reflotada por una empresa privada y posteriormente llevada a puerto.

[1] Según el manual de instrucciones del equipo, se debía mantener pulsado el botón de socorro durante al menos 5 segundos.

Figura 2. E/P PLAYA DE ESTORDE durante su reflotamiento

* * *



DATOS OBJETIVOS

Datos de la embarcación



Figura 3. E/P PLAYA DE ESTORDE

Tabla 1. Características principales de la embarcación

Nombre de la embarcación	PLAYA DE ESTORDE
País de bandera	España
Tipo	Pesca de artes menores en el Cantábrico NW
Astillero	Francisco Montes López
Lugar de construcción	Cee, A Coruña (España)
Año de construcción	1993
Matrícula	CO-5-2-93
Puerto de matrícula	Laxe
Material del casco	Madera
Eslora total	11,8 m
Manga	3,4 m
Puntal	1,4 m
Toneladas de Registro Bruto (TRB)	8,19
Arqueo bruto (GT)	8,99
Propulsión	Motor diésel Deutz con 60kW de potencia
Dotación mínima de seguridad	1 tripulante, sin alejarse más de 1 milla de la costa y siempre que navegue y faene en grupo con otras embarcaciones

Tabla 2. Pormenores del viaje

Puerto de salida / escala / llegada	Puerto de Laxe
Tipo de viaje	Pesca local
Carga	Capturas y aparejos
Dotación	3 tripulantes, todos ellos con las titulaciones y certificados de especialidad necesarios.
Documentación	La embarcación estaba correctamente despachada y disponía de los certificados en vigor

Tabla 3. Información relativa al accidente marítimo

Embarcación		Playa de Estorde
Tipo de accidente		Embarrancada y hundimiento
Clasificación		Accidente muy grave
Fecha		10 de septiembre de 2013
Hora		01:52 h
Localización del accidente		43º 13,26' N; 008º 59,90' W
Entorno exterior	Viento	NE de 16 a 18 nudos (fuerza Beaufort 4 a 5)
	Estado de la mar	En aguas profundas marejada a fuerte marejada mejorando apreciablemente en la zona del hundimiento por el abrigo natural de la costa para oleajes que, procedentes de esta dirección, ofrece la costa NE. Mar de fondo de componente N con altura significativa entre 1 y 1,5 m
	Visibilidad	Buena
	Marea	Próxima a la bajamar
Operación de la embarcación		Pesca con nasas
Lugar a bordo		Zona de proa del casco, bajo la línea de flotación
Factores humanos		Ninguno
Consecuencias		Hundimiento de la embarcación

Tabla 4. Intervención de las autoridades en tierra y reacción de los servicios de emergencia

Organismos intervinientes	SASEMAR, Servicio de Emergencias 112
Medios utilizados	L/S SALVAMAR ALTAIR, E/S SALVAMAR MIRFAK, de SASEMAR Buzos de SASEMAR
Rapidez de reacción	Inmediata tras recibir la llamada del 112.
Medidas adoptadas	Taponamiento de las salidas de hidrocarburos y despliegue de barreras anticontaminación
Resultados obtenidos	Recuperación de enseres de la embarcación. Contención y dispersión de la contaminación por gasoil





ANÁLISIS Y CONCLUSIONES

La pesca de la nécora se realiza principalmente de noche, estando su horario comprendido entre 2 horas antes del ocaso hasta 2 horas después del orto.

Campo de visión

Una vista del interior de la caseta de gobierno muestra el grado de saturación de aparatos empleados en la navegación y la pesca, que obstaculizan la visión del exterior (Figura 4). El tamaño de las ventanas y la disposición de éstas con respecto a la posición en la que se sitúa la persona al mando no permiten que se tenga una visión cómoda y completa. El Real Decreto 543/2007, de 27 de abril, por el que se determinan las normas de seguridad y de prevención de la contaminación a cumplir por los buques pesqueros menores de 24 m de eslora (L), en su anexo VII (seguridad de la navegación) punto 1 (puente de gobierno), establece los requisitos aplicables al campo de visión desde el puente de gobierno. Este punto es de aplicación únicamente a buques nuevos, por lo que no era aplicable a la E/P PLAYA DE ESTORDE.

El campo de visión reducido motivó que el patrón tuviera que salir al exterior, tal y como hacía asiduamente, para observar y tomar referencias con mayor exactitud de la enfilación a la bocana de entrada al puerto.



Figura 4. Aspecto del interior de la caseta de gobierno

A la caseta de gobierno de la E/P PLAYA DE ESTORDE solo se puede acceder por una puerta situada en el costado de babor. En ese mismo costado, un poco más hacia proa, existe un pequeño pescante que sirve para izar a bordo las nasas. Dicho pescante suele ir convenientemente sujeto mediante ostas, para evitar las oscilaciones del brazo horizontal con los balances de la embarcación.

La noche del accidente, a diferencia de otras ocasiones, al ir a salir de la caseta de gobierno el patrón olvidó la presencia del extremo del brazo del pescante. Entonces golpeó el pescante con su cabeza, quedando inconsciente durante unos segundos tendido en la cubierta.

Conclusión

El accidente por colisión y posterior hundimiento de la E/P PLAYA DE ESTORDE fue motivado por un despiste del patrón, al olvidar la presencia del pescante en la banda de babor y golpearse involuntariamente contra él. Ello causó la pérdida de conocimiento del patrón y dejó a la embarcación sin gobierno durante un tiempo suficiente para que ésta colisionara contra un extremo de la escollera de entrada al puerto de Laxe.

Como factor subyacente del accidente se identifica la mala visión desde el puente de gobierno.

❋ ❋ ❋

RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

Al patrón de la E/P PLAYA DE ESTORDE:

1. Que retire del puente de la embarcación aquellos objetos que dificultan la visión.

✵ ✵ ✵